

o verde-oliva

Gabinete do Ministro do Exército
Assessoria de Relações Públicas

Brasília, Outubro de 1976 — N.º 16

DIA DO AVIADOR

23 DE OUTUBRO

Nesta data, de significativa importância no calendário cívico, evocamos a proeza do primeiro vôo do mais-pesado-que-o-ar.

No dizer do Ten. Brig. JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO, Ministro da Aeronáutica: "a insatisfação do gênio, com os limites de seu tempo, impulsiona o mundo e molda o amanhã".

No nosso hoje, já impulsionado pelo gênio de ALBERTO SANTOS DUMONT, assistimos viagens interplanetárias de outros mais pesados-que-o-ar.

O Exército Brasileiro associa-se aos regozijos da Força Aérea Brasileira comemorando, efusiva e especialmente, o DIA DO AVIADOR, prestando-lhe esta homenagem, na esperança de que outros gênios possam desenvolver outras idéias e modelar outros amanhãs.



COOPERAÇÃO I



A FAB tem várias formas de realizar cooperação e integração, mas acreditamos que a mais efetiva seja através da aviação de transporte.

A Aviação de Transporte destina-se a cumprir missões de transporte, assim grupadas: transporte de autoridades, emprego geral e transporte de tropa. Suas características principais são segurança e pontualidade, independente das condições climáticas, das distâncias a serem percorridas e das condições das áreas de atuação.

Para atingir seus objetivos, a FAB mantém um arcabouço administrativo compatível com o território nacional e uma infra-estrutura de terra capaz de orientar e apoiar os seus pilotos nos mais longínquos rincões do País.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

A Força Aérea Brasileira está estruturada em três comandos gerais: Comando Geral do Ar (COMGAR), Comando Geral do Pessoal (COMGEP) e Comando Geral de Apoio (COMGAP).

Ao COMGAR subordina-se o Comando de Transporte Aéreo (COMTA) que é o grande comando responsável pelo estudo, planejamento, coordenação, controle e pela execução, através de órgãos subordinados, das missões de transporte aéreo, inclusive operações conjuntas e combinadas com unidades do Exército ou da Marinha, apoio às unidades de Fronteira e as Evacuações Aeromédicas.



Com a finalidade de cobrir todo o território nacional o COMTA dispõe de V Força Aérea de Transporte (VFATA) e de seis comandos aéreos regionais (COMAR) por realizar as missões de transporte de auto ridades, emprego geral e transporte da tro pa, através dos grupos e dos esquadrõe de transporte.

TRANSPORTE DE AUTORIDADES

O Grupo de Transporte Especial (GTE) subordinado ao VI COMAR, em Brasília, é unidade aérea responsável em assegura transporte aéreo ao Presidente da Repúbli ca e à Alta Administração do País.

No transporte de autoridades ressalta os múltiplos encargos com as viagens, na cionais e internacionais, do Primeiro Manda tário e dos Ministros de Estado, que di pensam qualquer comentário, não só pela se gurança e responsabilidade, mas, principa mente, por seu rigoroso e fiel cumpriment testemunhado nos relatórios de vôos e na citações daquelas autoridades.



TRANSPORTE DE EMPREGO GERAL

São missões as mais variadas que sur gem no nosso vasto território e no exterior tais como: apoio logístico e humanitário às populações das regiões menos favorecidas apoio ao Projeto Rondon, às OM de frontei ra na imensa região Amazônica, aos Bata lhões de Engenharia de Construção (BEC) que rasgam o coração do Brasil, com estra das pioneiras, integrando, também, aquela região aos centros decisórios da Nação.



No emprego geral estão englobadas as missões de apoio aos exercícios realizados por unidades sediadas nas áreas dos COMAR.

Cada COMAR conta com um Esquadrão de Transporte Aéreo (ETA), que realiza missões de transporte de interesse regional e de apoio às tropas terrestres engajadas em missões de segurança interna.

TRANSPORTE DE TROPA

A V FATA é a força destinada a exe cutar as missões de transporte de tropa.



NTEGRAÇÃO















Em tempo de paz, suas atividades são, essencialmente, de adestramento e aprimoramento operacional das tripulações e das forças terrestres.

Em tempo de guerra, cumpre missões em benefício de operações aerotransportadas ou aeroterrestres das unidades aeroterrestres do Exército Brasileiro.

Os ETA também cumprem missões de transporte de tropa, embora de âmbito regional, nas manobras dos Exércitos, conduzindo os PELOPES em missões de defesa interna.

A principal unidade aérea de combate deste gênero é o 1.º Grupo de Transporte de Tropa (1. GTT), atualmente equipado com aeronaves C-115 "Búfalo" e C-130 "Hércules", que também acumulam missão de reabastecimento em vôo.

O 1.º GTT, unidade tradicional da V FATA com sede na Base Aérea dos Afonsos, assegura o treinamento da tropa da Bda Pqdt do Exército Brasileiro, do Corpo de Fuzileiros Navais e do PARASAR.

À medida que os anos passam o 1.º GTT acumula experiência e melhora a técnica referente ao vôo para lançamento e vai quebrando todos os seus recordes anteriores em termo de lançamento de pára-quedistas. Já efetuou cerca de 39.800 lançamentos com um registro, até março deste ano, de .... 681.207 pára-quedistas.

As horas de vôo gastas em benefício da tropa aeroterrestre representam mais do que um simples cumprimento de missão puramente militar. Pela convivência amiga e humana, concorrem para aumentar a confiança recíproca — Tripulação — Pára-quedista — que, certamente, redundará em maior eficiência nas operações de guerra.

Elas, também, contribuem para aumentar os laços de amizade FAB — EB e vice-versa, pois, naquele mister, deixam de ser duas forças singulares para ser uma única, os irmãos do ar, amalgamados por um ideal comum.

NA FAB

A aviação de transporte, seja no norte, no centro ou no sul, quer no transporte de autoridades, ou no socorro às populações, quer assistindo unidades de fronteira, ou apoiando os BEC, quer transportando PELOPES ou Pára-quedistas, realiza cooperação e faz integração, reduzindo distâncias e aproximando os recantos e as gentes desse imenso Brasil.



NO NORDESTE A



Barreira do Inferno, ou simplesmente, **a Barreira**, é a designação genérica que sintetiza um conjunto de instalações necessárias às operações de lançamento de artefatos espaciais.

O Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno está localizado em Natal, Rio Grande do Norte. A escolha do local obedeceu a um estudo detalhado e bastante acurado, que, além de outros fatores, levou em conta a posição geográfica e as condições climáticas da região.

— GETEPE

O Ministério da Aeronáutica sempre acompanhou com interesse os estudos, as experiências e os lançamentos de foguetes ao espaço exterior. Razão por que, em 1964, partiu revolucionariamente para a prática, e dos estudos, resultaram a assinatura de um convênio entre o Ministério da Aeronáutica e o Conselho Nacional de Pesquisa e a criação do Grupo Executivo de Trabalho e Estudos de Projetos Espaciais — GETEPE — com a atribuição de executar a política espacial brasileira.

O Campo de Lançamento é uma obra da responsabilidade do GETEPE e sua construção obedeceu a um primoroso projeto que distribuiu as instalações, no terreno, de acordo com a finalidade técnica que cada uma delas iria desempenhar.



— INSTALAÇÕES

Para o desempenho de sua atividade-fim a Barreira dispõe das seguintes instalações: pavilhão de preparação de foguetes, casamata, centro de controle, centro meteorológico, rampas, plataformas e torres de lançamento, além de um equipamento especial, para conduzir as operações de lançamento, composto de radar de rastreamento e computador. Conta, também, com um modernissimo sistema de comunicação, interno e externo, e circuito fechado de TV, necessários às operações de lançamento e à segurança do Campo.

Para a execução das atividades-meio foram previstos prédio de administração, centro de comunicações, laboratório fotográfico, alojamentos confortáveis, restaurante e duas salas especiais, para repouso dos técnicos, nos intervalos dos lançamentos.



— RECURSOS E PROGRAMA

O Ministério da Aeronáutica tem dedicado real cuidado e apoio ao Campo, empenhando seus recursos e meios para melhor funcionamento daquele importante centro de lançamento. Assim, apoia com: redes meteorológicas e de comunicações, aviões de transporte, aviões de reconhecimento e patrulha, para missões de busca e resgate das cargas úteis dos foguetes, na área de impactos; pessoal técnico, de várias categorias e especialidades, lotados no Centro Técnico Aeroespacial e Instituto de Atividades Espaciais, além de recursos orçamentários.

O Programa Espacial do Ministério da Aeronáutica compreende cinco áreas:

— pesquisas aplicadas no setor da astrofísica, penetrando na geofísica e nas sondagens atmosféricas;

BARREIRA DO INFERNO

— pesquisas aplicadas abrangendo as áreas de meteorologia, propelentes, materiais especiais, sensoramento, computação e cálculo numérico;
— desenvolvimento tecnológico e operacional;
— treinamento e aperfeiçoamento de pessoal;
— lançamento de foguetes.

— RESULTADOS

Estão sendo colhidos os benefícios, particularmente, no setor da meteorologia, pois, já é possível previsões com maiores antecedências e melhor precisão, inclusive, pode-se tentar de forma benéfica e controlável, as modificações artificais, do tempo.







Essa tecnologia aeroespacial permitirá fazer previsões meteorológicas com antecedência de 7 a 10 dias, com probabilidade de acerto quase absoluta.

A espectativa do primeiro lançamento, em 1965, e o sucesso alcançado serviram de incentivo às novas e arrojadas **metas**.

A busca de uma tecnologia própria e inteiramente nacional obriga que as operações de lançamento sejam sempre realizadas por técnicos nacionais e que o desenvolvimento de projetos, como o foguete Sonda, seja produzido pela indústria nacional.

Isto não impediu que convênios fossem firmados com a Alemanha Ocidental, a Argentina e os Estados Unidos, visando a obtenção de novos conhecimentos e de aprimoramento técnico com base em Know-How desses países amigos.

Hoje, decorridos nove anos, muitos motivos existem para encher de orgulho os seus fundadores e aqueles que iniciaram e trabalharam nessa importante tarefa. Das quinze diferentes rampas de lançamento, naquele saliente nordestino, importante região pela proximidade da África, foram lançados mais de 1.000 foguetes.

É mais um esforço brasileiro em busca do progresso.



MUSEU AEROESPACIAL

O Museu Aeroespacial da Aeronáutica, subordinado à Diretoria de Documentação e Histórico, foi criado em 1973, com a finalidade de preservar material e documentos de valor histórico e de transmitir, aos mais jovens, uma visão de nosso passado.

Instalado no Campo dos Afonsos, certamente, dará continuidade à posição de relevo, às tradições da Força Aérea Brasileira, pois, ali funcionaram a Escola Brasileira de Aviação, a Escola de Aviação Militar e a própria Aviação Militar. E, dos Afonsos também partiu o primeiro vôo do Correio Aéreo Nacional, com apenas duas cartas e aquela mensagem de sacrifício e de glória que, hoje, pertence à história dos grandes feitos.

A Comissão de Colaboradores, constituída de funcionários aposentados, trabalhou mais de um ano em pesquisa, porém, conseguiu reunir objetos de real valor.

O Museu abriga, em seus amplos salões, desde diferentes tipos de uniformes usados pela FAB, até os móveis originais do Ministro da Aeronáutica, Dr. SALGADO FILHO, primeiro ocupante da Pasta.





Do acervo constam, também, importantes documentos firmados, do próprio punho, por SANTOS DUMONT; o diário de um piloto que tomou parte na Revolução Paulista; vários certificados emitidos pela Federação Internacional de Aviação; uma peça evocativa, da mais alta significação, o primeiro estandarte da Aviação Militar, bordado a ouro; uma hélice do GRAFF ZEPELIN é outro destaque; o K-263, avião que inaugurou o Correio Aéreo Nacional, ainda em condições de vôo e 31 aeronaves de diferentes tipos e modelos.

O esforço continua, no afã de coletar e catalogar objetos que tenham relação com a aviação a fim de enaltecer os personagens, responsáveis pela contribuição histórica, que concorreram para a consolidação da nossa nacionalidade.

No Campo dos Afonsos, ambiente impregnado da história, a direção do órgão espera enriquecer, ainda mais, o patrimônio do Museu, obtendo objetos raros, de interesse para a aviação e, particularmente, para a FAB.







AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO

O Verde Oliva n.° 12/75 fez uma apresentação completa do que significa esta obra monumental, sua importância, capacidade de tráfego e prazo de execução.

Neste número mostramos o andamento dos trabalhos e a razão por que o Ministério da Aeronáutica tanto se orgulha do complexo empreendimento.

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) coordena, em âmbito nacional, todos os aeroportos e, no Rio de Janeiro, realiza a construção através da Aeroportos do Rio S/A (ARSA).

O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, a ser inaugurado este ano, estará operando, em caráter experimental, em dezembro, o seu terminal de passageiros que serve às linhas nacionais. A sofisticada torre de controle, com 56 metros de altura, as 19 moderníssimas passarelas telescópicas, que praticamente já estão prontas, completam a parte operacional do sistema.

Para maior conforto dos usuários está sendo instalada uma central de ar condicionado, a maior e mais moderna da América Latina.





Os trabalhos prosseguem em ritmo acelerado para a conclusão total do projeto, concebido para atender ao tráfego aéreo, até 1990.

Recentemente, mais um importante contrato foi assinado entre a ARSA e um consórcio de empresas construtoras, para a construção da maior pista de pouso do Brasil. A pista que mede 4.000 m, servirá a esse importante aeroporto. O prazo de sua conclusão é de 730 dias e o seu custo totalizará Cr$ 500 milhões de cruzeiros, incluindo, também, 8.000 m de pistas de rolamento e pátio de estacionamento de aeronaves da área industrial.



A construção da nova pista tem por objetivo otimizar o novo aeroporto do Rio sem impedir o crescimento do tráfego aéreo e, quando pronta, permitirá reparos substanciais da atual pista.

Esta obra completará o complexo de infra-estrutura necessária ao total desenvolvimento da área de passageiros, com a construção de novos terminais para atender a demanda do movimento de aeronaves. Esta nova pista será utilizada para decolagens e contribuirá para reduzir o problema de ruídos que polui, especialmente a Cidade Universitária, pois está dirigindo as rotas para o fundo da baía.

São requisitos exigidos para que o desenvolvimento tecnológico não prejudique uma das funções do aeroporto, que é, tornar-se um ponto de atração turística da Cidade Maravilhosa.

A FAB E SEU PATRONO



A Força Aérea Brasileira, embora criada em 1941, teve seus primórdios, na realidade, em 1913, apenas sete anos após a célebre proeza de SANTOS DUMONT, em Paris, França, ao conseguir, pela primeira vez, que o homem se elevasse nos ares, comandando um aparelho mais pesado que o ar. Essa façanha foi realizada, utilizando, única e exclusivamente, a potência do motor e o seu próprio aparelho, sem auxílio de quaisquer outros recursos externos, razão da estupefação dos assistentes.

Os primeiros passos foram dados pelo então Ministro da Guerra, Gen. VESPASIANO DE ALBUQUERQUE, assinando um ajuste com pilotos italianos para a fundação da Escola Brasileira de Aviação. O local de funcionamento da escola foi, o hoje, já tradicional Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

As dificuldades geradas pela I Guerra Mundial conduziram ao fechamento das portas da escola. Porém, a célula mater, a idéia de formar aviadores para o Brasil, não morreu. Ao contrário, permaneceu viva na caminhada para o desenvolvimento da aeronáutica, pois outra iniciativa vem logo reanimá-la — a criação da Escola de Aviação Naval.

Outro período, considerado verdadeiro marco na história da Aviação Brasileira, foi a inauguração da Escola de Aviação Militar, em 1919, que veio dar prosseguimento ao esforço dos pioneiros, transformando em realidade o sonho alimentado há muitos anos.

A tendência de seguir as pegadas do "Pai da Aviação", nessa trajetória fulgurante do desenvolvimento aeronáutico brasileiro, conduziu a esforços e experiências civis que não frutificaram por falta de estrutura suporte para a nova invenção.

A fase de consolidação definitiva da Força Aérea Brasileira teve início, sem dúvida, com o Dec.-Lei n.º 2.961, de 1941, criando a nova Secretaria de Estado, com a denominação de Ministério da Aeronáutica.

Esse novo marco, definitivo e permanente, era fruto da experiência brasileira e da observação do emprego da nova arma na I Guerra Mundial e do seu largo uso na II Guerra, àquela época, em pleno desenvolvimento. Era a convicção de seu imperativo na Segurança Nacional, impondo uma unidade de doutrina a unificação da infra-estrutura aeronáutica brasileira, para ficar sob um mesmo controle, a serviço da Nação, constituindo, agora, um novo poder, o aeroespacial.

A FAB, abrigo dos ícaros brasileiros, sempre entusiasmada com os feitos de ALBERTO SANTOS DUMONT, houve por bem elegê-lo para seu Patrono, conferindo-lhe o posto de Tenente-Brigadeiro e, posteriormente, o honorífico de Marechal-do-Ar.

O ato foi um reconhecimento ao gênio criador, ao pioneiro e ao herói que conquista a glória à custa de pesquisas, de trabalho, de perseverança e de coragem. Afirmação ao talento daquele jovem SANTOS DUMONT, já cognominado, em 1903, "de um grande pioneiro e um grande desenvolvedor de idéias".

Naquela época, comentou-se: "O vôo de SANTOS DUMONT significa viagem aérea e guerra aérea".

O comentarista não se enganou. Hoje, o desenvolvimento da aviação encurta distâncias e confere ao Poder Militar um novo componente — o Poder Aéreo ou Aeroespacial — cuja responsabilidade é a defesa aeroestratégica e a manutenção da liberdade, pela conquista de uma posição dominante no ar. Esse objetivo, na FAB, tem fonte inspiradora contínua no idealismo e na bravura do seu herói máximo Marechal-do-Ar SANTOS DUMONT.

O gênio de ALBERTO SANTOS DUMONT, por certo, haverá de guiar as futuras gerações de aviadores militares brasileiros para que, despertados pelos mesmos ideais, possam continuar mantendo o domínio de nosso espaço aéreo, fiéis ao passado, conquistando glórias e defendendo a Soberania Nacional.

Homenagem ímpar, que a FAB confere, ao pioneiro da conquista dos ares, é tê-lo por Patrono, ocupando a galeria dos grandes heróis nacionais.

